Canada Industrial Relations Board Conseil canadien des relations industrielles

C.D. Howe Building, 240 Sparks Street, 4th Floor West, Ottawa, Ont. K1A 0X8
Édifice C.D. Howe, 240, rue Sparks, 4e étage Ouest, Ottawa (Ont.) K1A 0X8

Motifs de décision

Syndicat uni du transport, section locale 0591,

requérant,

et

Société de transport de l'Outaouais,

employeur.

Dossier du Conseil : 31786-C

Société de transport de l'Outaouais,

requérant,

et

Syndicat uni du transport, section locale 0591,

agent négociateur accrédité.

Dossier du Conseil : 31800-C
Référence neutre : 2017 CCRI **849**
Le 29 mars 2017

Le Conseil canadien des relations industrielles (le Conseil) était composé de Me Louise Fecteau, Vice-présidente, ainsi que de MM. André Lecavalier et Gaétan Ménard, Membres. Une audience a eu lieu les 19, 20 et 21 décembre 2016, ainsi que le 9 janvier 2017.

Ont comparu

Mes Josée Moreau et Geneviève Brunet-Baldwin, pour le Syndicat uni du transport, section locale 0591;

Me Pascal Rochefort, pour la Société de transport de l'Outaouais.

Canada

Les présents motifs de décision ont été rédigés par Me Louise Fecteau, Vice-présidente. Ces motifs sont émis par suite d'une décision sommaire qu'a rendue le Conseil en date du 16 janvier 2017 (*Société de transport de l'Outaouais*, 2017 CCRI LD 3755 (LD 3755)) dans la présente affaire.

[1] Dans la LD 3755, le Conseil a accueilli la demande du Syndicat uni du transport, section locale 0591 (le syndicat) et a rejeté celle de la Société de transport de l'Outaouais (l'employeur ou la STO). Il s'est exprimé ainsi :

> Le Conseil, à la lumière de la preuve et des témoignages entendus, n'est pas convaincu qu'en cas de grève déclenchée par le syndicat et ses membres, ou de lock-out déclaré par l'employeur, il soit nécessaire de rendre une ordonnance de maintien de certaines activités ou prestations de services pour prévenir des risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public.
>
> (page 4)

I. Nature de l'affaire

[2] Il s'agit de deux demandes présentées en vertu du paragraphe 87.4(4) du *Code canadien du travail (Partie I – Relations du travail)* (le *Code*) soulevant une question portant sur l'application du paragraphe 87.4(1). La première demande (dossier n° 31786-C) a été déposée par le syndicat le 15 septembre 2016 et vise l'unité de négociation suivante :

> tous les employés de la Société de Transport de l'Outaouais, Hull (Québec), classifiés comme chauffeurs, mécaniciens et autres employés du garage préposés à l'entretien des véhicules, **à l'exclusion** des expéditeurs, des instructeurs, des inspecteurs surveillants, des contremaîtres de garage, des chauffeurs d'autobus scolaires, et des employés de bureau.
>
> (ordonnance n° 5802-U)

[3] Dans son document du 15 septembre 2016, le syndicat demande au Conseil ce qui suit :

> h) Par la présente, nous demandons au Conseil Canadien (*sic*) des relations industrielles de rendre une ordonnance déclarant qu'aucune activité, prestation de services, fonctionnement d'installations ou production d'articles à la Société de transport de l'Outaouais n'est nécessaire pour prévenir des risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public au sens de l'article 87.4(1) du *Code canadien du travail*.

[4] La deuxième demande (dossier n° 31800-C) a été déposée au Conseil le 22 septembre 2016 par la STO. L'employeur demande au Conseil de rendre une ordonnance de nature à permettre le maintien des activités aux heures de pointe, soit :

- Maintien des services réguliers et scolaires intégrés sur l'ensemble du territoire desservi par la Société de transport de l'Outaouais durant les plages horaires suivantes : de 06h00 à 09h00 et de 14h30 à 18h00, du lundi au vendredi;
- Maintien des services d'entretien des autobus afin d'assurer que le service durant les périodes déterminées par le Conseil puisse être offert selon les normes de sécurité usuelles et assurer un nombre d'autobus permettant le maintien du service ordonné.

II. Contexte

[5] La STO est un service de transport en commun desservant une population de plus de 275 000 personnes et effectuant plus de 70 000 déplacements quotidiens par journée de la semaine, dont 1 600 voyages quotidiennement sur plusieurs lignes. La STO emploie 760 employés, y compris les chauffeurs, les employés de bureau et les cadres.

[6] La STO offre trois types de services, soit des services de transport en commun pour la population en générale, des services intégrés pour les élèves de certaines écoles secondaires et collégiales ainsi que des services de transport adapté assurés par un sous-traitant.

[7] La question visant à déterminer les services de transport en commun à maintenir sur le territoire desservi par la STO, pour prévenir des risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public, n'a jamais été soumise à l'attention du Conseil par le passé. Le 7 octobre 2014, un avis de négociation a été envoyé par le syndicat à la STO afin de renouveler la convention collective, maintenant échue depuis le 31 décembre 2014. Plusieurs séances de négociations ont eu lieu entre les parties mais sans succès.

[8] Le Conseil doit donc décider en la présente instance, si l'employeur, le syndicat et les employés visés par l'unité de négociation en cause respectent l'obligation qui leur est imposée par le *Code* de maintenir la prestation de services et le fonctionnement d'installations dans la mesure nécessaire pour prévenir des risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public. Il incombe à l'employeur de démontrer qu'il est nécessaire que le Conseil rende une ordonnance de maintien de certaines activités.

[9] L'employeur soutient notamment qu'en cas de grève, et en l'absence de services des employés en cause, le temps de déplacement des services ambulanciers et des services incendie sera affecté au point de mettre en danger la santé et la sécurité du public.

[10] En l'espèce, la demande de l'employeur de maintenir certaines activités au cours d'une grève que pourrait déclencher le syndicat repose sur des témoignages entendus à l'audience, dont trois témoignages d'experts. Ces experts sont : M. Jean Hamaoui, directeur de service

Gestion de la circulation et planification des transports chez Stantec; Dr Stéphane Perron, médecin responsable de la santé publique à la Direction de santé publique de Montréal; et Dr Stéphane Bouchard, psychologue et professeur à l'Université du Québec en Outaouais.

[11] De son côté, le syndicat a fait entendre le président du Syndicat des pompiers et pompières de Gatineau, M. Stéphane Noël, ainsi que MM. Félix Gendron et Steve Beaudin.

[12] Le Conseil a examiné attentivement les témoignages présentés. Il ne reprendra pas en détail chacun des témoignages, mais fera plutôt référence aux plus pertinents dans le cadre de son analyse et de la décision qu'il doit rendre.

III. La preuve

A. L'employeur

1. M. Marco Cruz

[13] M. Marco Cruz est directeur adjoint de l'exploitation à la STO depuis 2003. Il indique que la STO dessert une population de plus de 300 000 personnes, répartie sur un réseau de 56 kilomètres dans la ville de Gatineau, entre les secteurs d'Aylmer et de Buckingham.

[14] M. Cruz indique que 65 % des usagers de la STO sont des usagers réguliers, 30 % sont des étudiants et le reste sont des usagers effectuant des déplacements ponctuels. Les heures de pointe sont de 6 h à 9 h et de 14 h 30 à 18 h 30 les jours de la semaine. Il précise que 70 % des usagers traversent du côté d'Ottawa et 30 % des usagers se rendent sur l'île de Hull.

[15] M. Cruz est d'avis que l'absence de transport en commun durant les heures de pointe augmenterait la congestion routière et le temps de déplacement et causerait la congestion de plusieurs axes routiers. Il ajoute que sans transport en commun, des effets majeurs se répercuteraient sur le temps de déplacement et les services en général. Il ajoute que le réseau desservi par la STO est fragile. M. Cruz appuie son témoignage sur deux études, l'une effectuée à l'interne et l'autre présentée par la firme Stantec.

[16] M. Cruz note que les résultats de l'étude interne de la STO et de l'étude de Stantec comportent des similarités et montrent que, sans transport en commun, il y aurait un nombre élevé d'automobiles qui se dirigeraient vers Hull et Ottawa, ce qui engendrerait selon lui une augmentation d'approximativement 6 800 véhicules au niveau de la traversée des ponts.

[17] Ainsi, M. Cruz estime qu'il est nécessaire de maintenir à 100 % les services de transport en commun aux heures de pointe en raison de la fragilité du système et de l'incidence que l'interruption de ces services aurait sur les temps de déplacement et sur les services en direction des rives québécoise et ontarienne.

[18] M. Cruz précise que le pont Noir est un axe qui appartient à la STO et qu'elle est la seule à l'exploiter. Cet axe ne comporte qu'une seule voie et a été construit pour le corridor Rapibus. M. Cruz explique que la STO a une entente avec les services ambulanciers, qui leur permet d'utiliser le pont dans des circonstances particulières. Cela dit, les ambulanciers peuvent uniquement utiliser une section très limitée, soit un kilomètre de route, qui leur permet de traverser la rivière Gatineau. Aucun autre service d'urgence ne détient une entente similaire. M. Cruz note que les employés de la STO ainsi que les ambulanciers ont eu une formation particulière, notamment en ce qui a trait à la signalisation dynamique et à la vitesse à observer sur le pont.

[19] M. Cruz mentionne en contre-interrogatoire que la STO a déjà mis en place des mesures pour pallier aux problèmes causés par différents chantiers routiers. Une des mesures est la construction du Rapibus, qui est un corridor de 12 kilomètres comportant 10 stations d'autobus, et qui relie les boulevards Labrosse et Alexandre-Taché. Il admet que le Rapibus permet un lien efficace entre le secteur de Gatineau et le centre-ville d'Ottawa et le secteur de Hull.

[20] M. Cruz indique que certaines voies du réseau routier desservi par la STO sont réservées pour les autobus, les voitures de taxi et le covoiturage. Il s'agit du pont Champlain, de l'axe Taché-Montcalm, du boulevard des Allumettières, du boulevard Gréber et du boulevard Fournier ainsi que de la sortie de la montée Paiement.

[21] M. Cruz indique qu'il y a également des services de transport en commun fournis par OC Transpo, soit ceux de la ville d'Ottawa, qui partent d'Ottawa pour se rendre au secteur de Hull, soit à la Place du Portage, et que ces autobus offrent des services aux usagers de la rive québécoise vers Ottawa en période hors pointe.

2. Témoin-expert – M. Jean Hamaoui

[22] M. Jean Hamaoui est directeur de service Gestion de la circulation et planification des transports chez Stantec. Son statut de témoin-expert n'est pas contesté par les parties. Le rapport de la firme Stantec est déposé aux fins du témoignage de M. Hamaoui.

[23] M. Hamaoui explique que la STO lui a confié un mandat pour évaluer l'incidence qu'aurait une interruption de ses services de transport en commun sur la circulation. Le rapport porte spécifiquement sur les lignes écrans Saint-Raymond, rivière Gatineau, rivière des Outaouais, Chelsea et île de Hull.

[24] M. Hamaoui indique que la méthodologie utilisée pour réaliser ce rapport s'appuie sur des données existantes, soit le modèle TRANS. Les données du modèle TRANS, selon le témoin-expert, sont tenues à jour par le biais d'un comité composé de six membres, dont un représentant de la STO. Les comptages de véhicules circulant sur les différents ponts et liens franchissant les lignes écrans ont été fournis par la STO pour les heures de pointe du matin et de l'après-midi. Les données utilisées sont celles de 2011 et sont considérées comme représentatives de la situation existante, puisque le taux d'augmentation de la circulation est stable et se situe autour de 1 % par année.

[25] Selon le témoin-expert, l'étude effectuée montre qu'une interruption des services de la STO provoquerait des conséquences assez importantes aux différentes lignes écrans de la région de Gatineau, tant aux heures de pointe du matin que de l'après-midi. Cette situation serait due principalement à la convergence des déplacements vers les secteurs centraux de l'agglomération.

[26] Le résumé du rapport indique de plus qu'une interruption des services de la STO provoquerait des augmentations importantes de la densité de la circulation, surtout sur les lignes écrans de la rivière des Outaouais et de la rivière Gatineau. Le niveau de service, qui se veut une mesure d'atténuation de la congestion, se détériorerait sur les axes franchissant les lignes écrans dans le sens de la circulation à l'heure de pointe pour atteindre des niveaux inacceptables, notamment au niveau des lignes écrans de la rivière des Outaouais et de la rivière Gatineau. Toujours selon l'étude, 6 800 véhicules de plus traverseraient la rivière des Outaouais, soit une augmentation de 29 %, et 5 800 véhicules de plus, soit une augmentation de plus de 32%, traverseraient la rivière Gatineau en direction de Hull.

[27] Selon l'étude, les temps de déplacement pour l'heure de pointe du matin pourraient doubler et même quadrupler par endroit ou par franchissement des lignes écrans. Le temps de déplacement entre l'Hôpital de Hull et le Campus Civic de l'Hôpital d'Ottawa, par exemple, pourrait être de plus d'une heure alors qu'il varie en temps normal entre 18 et 36 minutes. Des conséquences néfastes seraient aussi à prévoir en après-midi, selon l'étude.

[28] En contre-interrogatoire, M. Hamaoui admet que le modèle TRANS de 2011 s'appuie notamment sur une étude datant de 2005. Il mentionne que, par le biais de l'enquête de 2005, la population générale de l'Outaouais des rives québécoise et ontarienne a été sondée, mais il ne peut spécifier le nombre de personnes qui ont été consultées au Québec ni la méthodologie utilisée.

[29] M. Hamaoui indique que l'étude déposée en preuve vulgarise l'incidence qu'aurait une diminution des services de transport en commun sur la circulation aux lignes écrans à Gatineau selon une échelle variant de « A » à « F »; « A » étant le meilleur résultat (moins grande incidence) et « F » étant le pire. Il explique que cette échelle est établie en fonction de la densité, c'est-à-dire le nombre de véhicules sur le nombre de voies et la capacité pour chaque type de liens ou d'intersections.

[30] M. Hamaoui fait valoir que certains ponts sont déjà rendus à pleine capacité de circulation. Par exemple, souligne-t-il, il y a déjà trois ponts qui portent la cote F dans le cadre d'une ligne écran. Il mentionne que les autres ponts ne sont pas encore saturés, mais que, lorsque la pleine capacité sera atteinte, les automobilistes devront patienter. M. Hamaoui précise qu'il faut compter sept mètres par voiture. Il ajoute que l'incidence d'une interruption de services serait la même sur les routes à l'extérieur de la ligne écran et pourrait se répercuter sur le réseau routier secondaire.

[31] M. Hamaoui spécifie que les voies réservées sont prises en compte dans le cadre du modèle TRANS. Il précise que le taux d'occupation, soit le nombre d'usagers qui feront du covoiturage advenant une interruption de services, est déterminé par un algorithme mathématique fondé notamment sur les données de l'enquête sur les ménages, le taux de possession, etc.

[32] M. Hamaoui ajoute qu'une interruption des services de transport en commun créerait une augmentation d'auto-conducteurs et d'auto-passagers. Par exemple, la ligne écran de la rivière des Outaouais verrait le nombre d'auto-conducteurs augmenter de 29 % et le nombre d'auto-passagers augmenter de 49 %. Le temps de déplacement moyen augmenterait de plus de 120 %. Il explique que ces augmentations sont calculées en nombre de minutes et constituent une moyenne du nombre d'utilisateurs qui franchissent les lignes écrans.

[33] En contre-interrogatoire, M. Hamaoui indique ne pas avoir tenu en compte le nombre de personnes qui seraient en mesure d'effectuer du télétravail en cas d'interruption des services de

transport, ni la possibilité pour certains organismes d'utiliser le corridor Rapibus. M. Hamaoui indique également que l'étude ne fournit aucune information particulière sur les temps de déplacement des ambulances.

3. M. Claude Martine

[34] M. Claude Martine est ingénieur et employé de la ville de Gatineau. Il est notamment responsable de la circulation et de la sécurité routière.

[35] M. Martine soutient que s'il y avait une augmentation de 5 000 à 6 000 véhicules par jour en cas d'interruption des services de transport en commun, cela aurait un effet certain sur les temps de déplacement et un effet non négligeable sur la circulation à Gatineau.

[36] M. Martine indique qu'il y a certaines voies réservées à Gatineau et que la majorité de ces voies sont utilisées pour le transport en commun, les voitures de taxi et le covoiturage de deux personnes ou plus. Il explique que le but de ces voies réservées est d'assurer le passage du plus grand nombre de personnes dans un temps donné et d'assurer que le transport en commun raccourcisse le temps de déplacement d'un point A à un point B.

[37] M. Martine indique qu'en l'absence de transport en commun, le fait de permettre la circulation de tous sur une voie réservée ne mitigerait pas les problèmes causés par l'augmentation du nombre de véhicules, car les voies réservées ne se prolongent pas de façon continue et cela créerait un effet d'entonnoir. Il explique qu'il ne serait pas possible de faire circuler davantage de voitures à un certain endroit.

[38] M. Martine souligne également que certaines voies réservées sont munies de feux chandelles, qui donnent priorité aux autobus au feu rouge et qui peuvent uniquement être utilisés par ceux-ci en vertu du *Code de la sécurité routière* du Québec, RLRQ c. C-24.2.

[39] M. Martine ajoute que si l'on permettait aux véhicules d'utiliser le corridor Rapibus, il y aurait des problèmes aux points d'entrée et de sortie et cela créerait un goulot d'étranglement. Il précise en contre-interrogatoire qu'il n'a toutefois aucune statistique à cet égard.

[40] M. Martine explique que le pont Noir est uniquement utilisé par les chauffeurs de la STO ou les véhicules d'entretien et rappelle qu'il n'y a qu'une seule voie sur ce pont. Il voit d'un très mauvais œil que des usagers puissent utiliser le pont Noir.

[41] M. Martine affirme qu'en tenant compte de l'augmentation du nombre de véhicules estimée par la firme Stantec, la congestion déborderait sur un plus grand nombre de routes, y compris sur les réseaux locaux et régionaux (connus également comme le réseau artériel). En contre-interrogatoire, M. Martine mentionne avoir des données quant au débordement de la circulation sur les réseaux secondaires aux heures de pointe, mais n'avoir aucune donnée spécifique en cas de congestion sur des routes précises.

[42] M. Martine indique que les stationnements de la ville de Gatineau sont très près de leur pleine capacité, alors que de 90 % à 95 % des places de stationnement sont occupées. Il fait référence à une étude effectuée en 2007, laquelle démontrait que la demande de places de stationnement était plus forte que l'offre autour des édifices fédéraux. Il admet toutefois ignorer le nombre de places disponibles dans les stationnements municipaux ou privés à Gatineau.

4. M. Serge Fortier

[43] M. Serge Fortier occupe le poste de conseiller en sécurité incendie pour le Ministère de la Sécurité publique du Québec (le Ministère). La ville de Gatineau relève de sa compétence.

[44] M. Fortier est responsable de guider les autorités régionales et locales et les services incendie pour toute question liée à la sécurité incendie relevant de son Ministère.

[45] M. Fortier explique que la *Loi sur la sécurité incendie*, RLRQ c S-3.4 (la Loi) prévoit que les municipalités doivent produire un document analysant leurs probabilités d'incendies (appelé le Schéma de couverture de risques en incendie ou le schéma). M. Fortier indique que la Loi ne précise pas comme tel ce que doit comporter le schéma. Toutefois, le document doit comprendre la présentation du territoire, la classification des risques, l'historique des incendies, la situation actuelle des incendies et l'optimisation, qui consiste à analyser la situation en vertu de divers critères prescrits par les orientations du Ministère.

[46] M. Fortier mentionne que le Ministère a également publié des orientations visant à faire en sorte que les services incendie soient perçus comme un service de qualité et que la population soit assurée d'un service efficace de sécurité incendie.

[47] M. Fortier indique que les normes en ce qui a trait au délai ou à la rapidité d'intervention s'appuient sur des études ou des normes établies. Pour ce qui est de la ville de Gatineau, la question des véhicules et de l'alimentation en eau n'est pas problématique, selon lui. Il précise qu'au niveau du nombre de pompiers et de leur délai d'intervention, la norme est de

10 pompiers en 10 minutes. Il ajoute que les études tendent à démontrer qu'une intervention effectuée entre 10 à 15 minutes est une intervention efficace, alors qu'une intervention nécessitant plus de 15 minutes serait préjudiciable. M. Fortier indique que le délai de 10 minutes est le délai le plus efficace pour une municipalité de plus de 50 000 personnes.

[48] M. Fortier précise que le calcul du critère de 10 pompiers en 10 minutes est fondé sur une vitesse en zone urbaine de 48 kilomètres à l'heure. Chaque municipalité doit faire un parcours hypothétique ou réel pour déterminer s'il est possible de couvrir le périmètre en question en temps requis.

[49] M. Fortier indique également que le schéma de couverture de risques comporte l'étape importante de classification des risques. Il explique que les municipalités doivent accorder aux bâtiments une classification de 1 à 4, selon les risques liés à la présence de personnes ou la présence d'un combustible. Les services sont modulés en fonction de la catégorie des risques.

[50] M. Fortier indique qu'un délai d'intervention prolongé d'une intervention peut mener à un incendie plus important et causer des dommages matériels ou des victimes. Il ajoute qu'il faut également assurer la sécurité des pompiers. M. Fortier indique que la ville de Gatineau fait partie des leaders en terme de rapidité d'intervention. Il ajoute qu'il ne s'agit pas de la seule autorité régionale au Québec qui a atteint ses objectifs, mais que la ville de Gatineau fait partie des meilleurs services incendie.

[51] En contre-interrogatoire, M. Fortier explique que le fait pour une municipalité de ne pas respecter la règle de 10 pompiers en 10 minutes oblige les autorités régionales à dénoncer cette situation. La directrice de la sécurité incendie au Ministère transmettra alors une lettre demandant à la municipalité en cause d'apporter les mesures correctives nécessaires et l'avisant qu'un suivi sera fait auprès des coordonnateurs et responsables du schéma.

[52] M. Fortier mentionne que la ville de Gatineau est munie d'un système de feux de préemption, qui permet aux pompiers d'activer les feux verts et de rendre leurs interventions plus efficaces.

5. M. Stéphane Lachapelle

[53] M. Stéphane Lachapelle est le directeur adjoint pour le Service de sécurité incendie de Gatineau (SSIG) depuis 2013. Il indique qu'il y a approximativement 300 pompiers au SSIG, répartis au sein de huit casernes selon le Schéma de couverture de risques en incendie. Il estime que les services incendie de Gatineau sont des services essentiels.

[54] M. Lachapelle explique qu'il y a un nombre minimum et un nombre maximum de pompiers par caserne. Il indique que le SSIG peut intervenir dans différents types de situations d'urgence. Les pompiers de toutes les casernes sont considérés comme premiers intervenants et le personnel est formé pour intervenir dans les accidents impliquant des véhicules lourds et légers ainsi que des matières dangereuses. Trois des huit casernes offrent des services nautiques sur glace et eau froide et une caserne offre des services spécialisés en sauvetage.

[55] M. Lachapelle mentionne que la ville d'Ottawa appuie le SSIG dans les incidents liés aux matières dangereuses lourdes, comme les colis suspects et les interventions majeures. Il est également possible pour le SSIG de faire appel au Service des incendies d'Ottawa en matière de ressources humaines.

[56] M. Lachapelle indique que le SSIG requiert les services de la ville d'Ottawa lorsqu'il faut traiter avec des matières dangereuses lourdes. Ce fut le cas, par exemple, lorsque le SSIG a dû traiter des lettres ou colis contenant de l'anthrax. Dans de telles circonstances, le SSIG protège la scène et limite la propagation, mais c'est le Service des incendies d'Ottawa qui intervient. Il ajoute que le Service des incendies d'Ottawa possède également une équipe spécialisée pour les interventions en espace clos.

[57] M. Lachapelle précise toutefois qu'il n'est pas fréquent de faire appel au Service des incendies d'Ottawa lors d'incendies. Cela est plus fréquent pour les interventions verticales, telles que les interventions nautiques et les matières dangereuses.

[58] En contre-interrogatoire, M. Lachapelle indique que le SSIG n'a pas fait appel aux pompiers de la ville d'Ottawa pour des cas majeurs de matières dangereuses en 2016. En revanche, ce fut le cas à deux reprises, en 2015, pour des fuites d'ammoniac. Il ajoute que le SSIG n'a pas requis l'aide d'Ottawa en 2015 et 2016 pour les interventions en espace clos.

[59] En ce qui concerne le Schéma de couverture de risques en incendie de la ville de Gatineau requis par le Ministère, M. Lachapelle indique que l'objectif visé par le schéma est de limiter les pertes humaines et matérielles. Il précise que le schéma peut différer un peu d'une ville à l'autre, tout dépendant du niveau de classification des risques de la ville.

[60] M. Lachapelle indique que le Schéma de couverture de risques en incendie de la ville de Gatineau prévoit la norme de 10 pompiers en 10 minutes pour un bâtiment à faible risque. Il précise que les pompiers ont 75 secondes pour s'habiller et environ 9 minutes pour arriver sur les lieux.

[61] M. Lachapelle explique qu'un bâtiment de trois ou quatre étages représente un risque moyen d'incendie, alors qu'un bâtiment de six étages ou plus comporte un risque élevé.

[62] M. Lachapelle indique que lorsqu'il est appelé à intervenir en secteur rural, le SSIG monopolise 10 pompiers en 15 minutes dans le cas des bâtiments à faible risque.

[63] M. Lachapelle indique que lorsqu'il y a un incendie, il est important d'intervenir rapidement, notamment en ce qui concerne les nouvelles constructions, dont celles préfabriquées. Après trois minutes, un incendie va doubler en intensité à chaque minute additionnelle, d'où l'importance d'intervenir rapidement.

[64] M. Lachapelle soutient que s'il devait y avoir une interruption des services de transport de la STO et que les conclusions du rapport de la firme Stantec s'avéraient exactes, cela aurait pour effet d'augmenter le délai d'intervention des pompiers. M. Lachapelle ne peut toutefois dire de combien de minutes le délai serait augmenté.

[65] M. Lachapelle mentionne que malgré le système de préemption facilitant le déplacement des pompiers, il n'en demeure pas moins que ce système comporte ses limites. Si par exemple la voie est bloquée, il ne sera pas possible pour les pompiers d'avancer plus rapidement. Cela serait particulièrement le cas sur les ponts et les artères où les véhicules ne sont pas en mesure de libérer la voie.

[66] M. Lachapelle décrit la formation requise pour devenir pompier à Gatineau. On exige un DEC (diplôme d'études collégiales) en plus d'une formation de quatre à cinq semaines lorsque les pompiers sont embauchés. Cela dit, avant la fusion des municipalités en 2009, les formations nécessaires différaient entre les différents services.

[67] M. Lachapelle indique qu'il est aussi nécessaire d'obtenir un permis de classe 4A pour conduire un camion de pompiers en état d'urgence. Chaque pompier obtient cette formation à l'embauche. Il existe aussi une formation pour les véhicules du SSIG selon la hauteur et la grosseur de chaque véhicule.

[68] M. Lachapelle indique également qu'il y a une période de formation théorique et une pratique avec différents types de véhicules des services incendie. Il ajoute qu'il est nécessaire de respecter les feux rouges, tant en situation d'urgence que normale, et de ne pas excéder la vitesse maximale permise de plus de 10 kilomètres à l'heure. M. Lachapelle soutient que cette directive se trouve dans le Guide de formation et procédures remis aux pompiers dans le cadre de leur formation.

[69] M. Lachapelle indique que le SSIG n'a pas d'entente avec la STO pour emprunter le pont Noir. Il estime que le pont Noir pourrait être problématique s'il était utilisé par d'autres organismes, car il ne possède qu'une seule voie. Par exemple, souligne-t-il, en cas d'accident ou de déneigement du pont Noir, il serait nécessaire de faire reculer les véhicules du SSIG, sans compter les autres véhicules qui devraient aussi faire marche arrière. M. Lachapelle affirme que cela pourrait être particulièrement problématique si plus d'un véhicule devait emprunter ce pont. M. Lachapelle admet par ailleurs ne pas avoir de statistiques relatives à la circulation sur le pont Noir.

[70] M. Lachapelle reconnait en contre-interrogatoire qu'il arrive que des camions de pompiers soient bloqués par la circulation sur l'autoroute 50, le pont des Draveurs et tout autre pont traversant la rivière Gatineau. Il peut aussi arriver qu'ils soient complètement immobilisés. Dans ces circonstances, les pompiers doivent demander l'assistance d'autres casernes. M. Lachapelle mentionne également que la largeur approximative de chaque camion est de 10 pieds alors que la longueur est de 36 ou 37 pieds.

6. D^r^ Guy Morissette

[71] D^r^ Guy Morissette est le directeur des services professionnels au Centre intégré de santé et des services sociaux de l'Outaouais (CISSSO). Le CISSSO comporte plus de 85 installations, dont notamment des centres jeunesse, des services cliniques et six hôpitaux avec salles d'urgence.

[72] Dr Morissette indique que, par suite de la fusion et de l'intégration des services concernés, les hôpitaux ont développé certaines spécialités. En milieu rural, on retrouve des hôpitaux dits généraux, alors qu'en région urbaine, la mission et la spécialité de chaque hôpital sont exclusives à chacun. Ainsi, il existe des distinctions importantes entre les spécialités de l'Hôpital de Gatineau et celui de Hull. Les hôpitaux ont recours à des services de transport d'urgence en ambulance pour le transfert de patients d'un établissement à un autre. Cela se produit quotidiennement, selon lui.

[73] Dr Morissette mentionne que la majorité des déplacements de patients ne sont pas urgents. Il affirme qu'il s'agit de plusieurs dizaines de transports par jour. Pour ces déplacements, il est possible d'avoir aussi recours à du transport adapté.

[74] En ce qui a trait aux transports urgents de patients, Dr Morissette indique qu'il faut d'abord assurer la sécurité des patients. Il sera alors nécessaire de transférer la personne à l'établissement le plus près pour stabiliser sa condition, ce qu'il qualifie de transport primaire.

[75] Dr Morissette indique qu'après avoir stabilisé la condition du patient, il sera transféré dans les minutes ou dans les heures qui suivent au centre le plus approprié, soit dans un établissement situé au Québec ou en Ontario. Il qualifie ce transport de secondaire.

[76] Dr Morissette donne l'exemple d'un patient en arrêt cardiaque. Il indique que le patient sera habituellement transféré aux services d'urgence puis, les protocoles pré-hospitaliers détermineront si un transfert direct vers un centre hospitalier d'Ottawa ou vers une des installations du CISSSO sera nécessaire.

[77] Dr Morissette mentionne qu'il existe aussi ce qu'il nomme le transport tertiaire pour obtenir les soins de niveau surspécialisé.

[78] Dr Morissette indique que les établissements hospitaliers situés au Québec sont reconnus comme des établissements secondaires, alors que ceux d'Ottawa sont reconnus comme des établissements tertiaires. Les transferts ou déplacements de patients s'effectueront selon une série de protocoles dépendant du niveau de soins requis. Par exemple, une femme qui accouche au terme d'une grossesse de 30 semaines sera automatiquement transférée au Centre hospitalier pour enfants de l'est de l'Ontario (CHEO) ou à l'Hôpital d'Ottawa.

[79] Dr Morissette indique que ce sont des critères cliniques objectifs qui déterminent si un cas est urgent. Ces critères s'appuient sur le risque de la perte d'un membre, la perte d'intégrité ou le risque de décès. Le transport secondaire est fondé sur des conditions imprévisibles; il se peut qu'il y ait trois cas urgents dans la même heure, souligne Dr Morissette.

[80] Selon un document émanant du CISSSO daté du 19 décembre 2016, 135 transferts par ambulance ont été effectués vers des centres hospitaliers ontariens en 2014-2015, 126 pour l'année 2015-2016 et 97 pour l'année 2016-2017 (année pas encore complétée). Dr Morissette ne peut pas indiquer à quel moment de la journée ces transferts ont été effectués et ne sait pas non plus si ces patients ont perdu la vie ou ont subi une perte d'intégrité.

[81] Dr Morissette soutient qu'en ce qui concerne les transports urgents, il s'agit de transports unidirectionnels vers Ottawa. Il précise que le transport urgent n'est pas dirigé vers Montréal en raison de la volonté de la population de recevoir des soins en Ontario, de la nature des soins en cause et des délais liés au transport. Dr Morissette mentionne que lors de transferts urgents, chaque minute est importante.

[82] Dr Morissette ajoute que dans les cas de transferts urgents, trois ou quatre professionnels de la santé accompagnent le patient, dont notamment un médecin et une ou deux infirmières. Il donne l'exemple des cas d'accident vasculaire cérébral (AVC), dans lesquels, selon Dr Morissette, un retard dans le délai de transport de tels patients pourrait avoir une conséquence irréparable sur ledit patient. Il ajoute qu'on ne peut exclure un risque de décès, de paralysie ou de séquelles temporaires ou permanentes. Il réaffirme que chaque minute compte. Dr Morissette souligne que les services policiers sont peu souvent impliqués dans les cas de transferts urgents.

[83] Dr Morissette mentionne que les cas d'AVC sont plus susceptibles de se produire en début de journée.

7. Témoin-expert – Dr Stéphane Perron

[84] Dr Stéphane Perron est un médecin responsable de la santé publique à la direction de la santé publique de Montréal. Il est déclaré témoin-expert par le Conseil.

[85] Dr Perron commente divers rapports et études dans le cadre de son témoignage.

[86] Le premier rapport commenté par Dr Perron est intitulé « Characterization of chemical composition and concentration of fine particulate matter during a transit strike in Ottawa » sur

lequel il précise ne pas avoir travaillé. Dr Perron indique que les conclusions les plus importantes de ce rapport portent sur l'augmentation de la quantité de combustibles qui s'est trouvée dans l'environnement, en raison du nombre de voitures qui se sont ajoutées sur les routes par suite de la grève des transports en commun chez OC Transpo, survenue à Ottawa en 2008-2009. Il précise que cette augmentation a été causée par l'émission de carburants par les automobiles, ce qui a par le fait même fait augmenter le nombre de particules émises dans l'environnement. Il mentionne qu'en d'autres mots, l'augmentation du nombre d'automobiles sur les routes a mené à une augmentation de particules dans l'air.

[87] Dr Perron affirme que cela est pertinent au niveau de la santé, car la qualité de l'air, le trauma et l'activité physique sont des enjeux liés à la santé. En revanche, pour ce qui est du trauma et des risques relatifs au niveau de la qualité de l'air, il y aura des effets à court terme et d'autres à long terme.

[88] Dr Perron indique que les effets de la qualité de l'air sur la santé sont universels. Il mentionne qu'il n'y a pas de seuil en vertu duquel on puisse affirmer que la santé n'est pas affectée. Dr Perron témoigne qu'il y a des effets aigus et d'autres chroniques. Les effets aigus vont se retrouver chez des personnes ayant déjà des problèmes de santé, comme celles qui ont des problèmes cardiovasculaires ou des problèmes d'asthme. Il affirme que les effets chroniques sont moins pertinents dans le contexte qui nous occupe.

[89] Dr Perron commente également un article intitulé « A Population Approach to Transportation Planning: Reducing Exposure to Motor-Vehicles ». Il soutient que l'on y encourage le transport en commun pour diminuer la densité de la circulation et la vitesse. Il affirme que plus la densité de la circulation augmente plus le risque de trauma augmente de façon linéaire pour les autres automobilistes, ainsi que pour les cyclistes et piétons.

[90] Faisant référence au mémoire de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal intitulé « Moderniser la mobilité », Dr Perron y souligne l'incidence positive liée à une plus grande utilisation du transport en commun.

[91] De plus, suivant un autre rapport intitulé « Traffic-Related Air Pollution and Health: A Canadian Perspective on Scientific Evidence and Potential Exposure-Mitigation Strategies », Dr Perron souligne qu'il y est démontré une augmentation des symptômes liés à l'asthme pour les gens qui demeurent à proximité des autoroutes lorsqu'il y a interruption des services de transport en commun. Il confirme qu'une augmentation des problèmes cardiovasculaires est

également observée. Toutefois, l'augmentation du risque de cancer est négligeable alors que l'augmentation du risque d'asthme est présente. Il précise qu'au niveau du lien causal, l'incidence se situe au niveau de l'exacerbation et les conséquences sont relativement immédiates.

[92] Dr Perron fait aussi référence à un rapport intitulé « Air Pollution Burden of Illness from Traffic in Toronto – Problems and solutions », dans lequel l'auteur suggère différentes mesures qui peuvent être mises en œuvre pour améliorer la qualité de l'air. Il note que les conclusions sont particulièrement intéressantes, puisque plusieurs de ces mesures passent par l'amélioration des services de transport en commun. Dr Perron affirme que ces conclusions sont des recommandations universelles au niveau de la santé publique.

[93] En contre-interrogatoire, Dr Perron n'a pas été en mesure d'identifier combien de personnes ont consulté des médecins pour des conditions liées à la mauvaise qualité de l'air lors de la grève des transports en commun survenue à Ottawa en 2008-2009.

8. Témoin-expert – Dr Stéphane Bouchard

[94] Dr Stéphane Bouchard est psychologue et professeur à l'Université du Québec en Outaouais. Il est déclaré témoin-expert par le Conseil.

[95] Dr Bouchard témoigne sur le contenu du rapport qu'il a préparé à la demande de l'employeur et qui s'intitule « L'impact sur le stress d'un arrêt de service des transports en commun en Outaouais ». il affirme avoir consulté plusieurs études scientifiques dans le domaine du stress, du trafic et de la santé mentale pour la préparation de son rapport.

[96] Le résumé exécutif de son rapport est formulé comme suit :

> - Puisqu'une absence de service par la STO mènera vraisemblablement à une augmentation de la durée des déplacements, de la congestion routière, de l'imprévisibilité et d'un sentiment de perte de contrôle, un stress accru sera clairement mesurable dans l'ensemble de la population, ce qui aura un impact négatif sur la santé mentale des citoyens de l'Outaouais.

[97] Dr Bouchard affirme qu'il y a un lien entre les quatre facteurs précédemment énoncés et que ces facteurs augmentent le stress. Il ajoute que le stress est une perception que l'on ne contrôle pas. Le manque de contrôle et l'imprévisibilité, souligne-t-il, sont des facteurs de stress qui sont pertinents dans le domaine du transport.

[98] D[r] Bouchard affirme que l'intensité du stress de chaque personne dépend de sa prédisposition individuelle et de certains facteurs de contingence. D[r] Bouchard ajoute que certaines études démontrent, dans le contexte du transport en commun par exemple, que certains groupes de la population peuvent être davantage affectés par une interruption des services. Il donne comme exemple les femmes monoparentales, qui ont davantage d'obligations familiales et peu de marge de manœuvre.

[99] D[r] Bouchard indique également que le stress peut avoir des conséquences néfastes sur la santé physique, soit au niveau cardiovasculaire, et sur la santé mentale, causant un risque de dépression majeure. Il ajoute que le stress peut aussi être déclencheur d'autres problèmes de santé mentale, particulièrement chez les personnes plus à risques, comme les personnes ayant des besoins particuliers ou celles qui font face à un stress chronique.

[100] D[r] Bouchard indique que les études consultées sur la congestion routière pour les fins de son rapport, qu'elles proviennent d'ici ou d'ailleurs, avancent les mêmes conséquences. Il affirme que, si la durée des déplacements est prévue dans l'agenda quotidien d'une personne et qu'il y a de la congestion routière, celle-ci perdra le contrôle de ses déplacements et son stress augmentera.

[101] En contre-interrogatoire, D[r] Bouchard reconnait qu'un chauffeur d'autobus qui est pris dans un effet d'entonnoir sur la route et qui est dans l'impossibilité de se déplacer est aussi à risque de développer de l'anxiété. Toutefois, il mentionne que si une personne affectée par l'interruption des services de transport prend la décision d'adopter le vélo comme moyen de transport ou a la possibilité d'effectuer du télétravail, elle verra son niveau d'anxiété diminuer. Toutefois, il indique que les études consultées ne démontrent pas de différence avec le covoiturage.

B. Preuve du syndicat

1. M. Stéphane Noël

[102] M. Stéphane Noël est pompier au sein du SSIG et est président du Syndicat des pompiers et pompières de Gatineau depuis 2009. Dans le cadre de son rôle de pompier, il a travaillé dans plusieurs casernes de la ville de Hull, qui se retrouve maintenant dans le périmètre de la ville de Gatineau depuis la fusion des municipalités. Il mentionne avoir également travaillé à titre d'opérateur d'autopompe et d'opérateur d'auto-échelle, ce qui comprenait comme fonction la conduite des véhicules.

[103] M. Noël indique qu'il y a 280 membres au sein du SSIG, y compris des lieutenants-enquêteurs et des lieutenants-instructeurs.

[104] M. Noël mentionne qu'il est plutôt rare que les pompiers du Service des incendies d'Ottawa ou ses équipes plus spécialisées interviennent à la ville de Gatineau. Il relate qu'ils sont intervenus lorsqu'il a été question d'anthrax et de sauvetages nautiques. Il fait aussi état d'un accident majeur, survenu à la fin de l'année 2016 dans le secteur de Hull, au cours duquel les pompiers d'Ottawa ont dû venir appuyer les pompiers du SSIG.

[105] M. Noël affirme que les pompiers du SSIG ont l'habitude de la congestion routière, car elle est toujours présente. Il indique que les feux de préemption installés à Gatineau aident à libérer les voies de circulation. Il ajoute qu'il est toujours possible de se frayer un chemin et de trouver une route alternative pour se rendre à un lieu donné. Il donne l'exemple du pont des Draveurs; lorsqu'il y a congestion routière sur ce pont, comme il n'y a pas d'accotement, les pompiers utiliseront un autre pont.

[106] M. Noël témoigne qu'en ce qui concerne le Schéma de couverture de risques en incendie de la ville de Gatineau, le critère de 10 pompiers en 10 minutes est un objectif mais pas une norme. M. Noël indique également que cet objectif de 10 pompiers en 10 minutes n'est pas appliqué sur tout le territoire. Il précise que cela varie d'une saison ou d'une journée à l'autre. Il donne comme exemple les secteurs de Buckingham et d'Aylmer, où les pompiers nécessiteront plus de 10 minutes pour intervenir. Il souligne que le critère de 10 pompiers en 10 minutes est plus important pour les secteurs où se situent les hôpitaux. Il ajoute que lorsque les pompiers de plusieurs casernes doivent se déplacer en même temps, le critère de 10 pompiers en 10 minutes ne va pas nécessairement être respecté. M. Noël soutient que si la règle de 10 pompiers en 10 minutes n'est pas respectée, il n'y aura pas de représailles contre les employés.

[107] M. Noël indique, en contre-interrogatoire, que l'objectif premier du Schéma de couverture de risques en incendie, comme celui de Gatineau, a pour but de limiter les pertes matérielles.

[108] M. Noël mentionne que l'accès au corridor Rapibus a toujours été refusé aux pompiers, mais qu'en cas de grève des chauffeurs d'autobus on pourrait leur donner accès. Il indique que, même en cas de grève des chauffeurs d'autobus, les services incendie vont continuer à se frayer un chemin, comme ils le font actuellement.

[109] M. Noël indique n'avoir jamais reçu de directive obligeant un camion de pompier à ne pas dépasser la vitesse maximale permise de plus de 10 kilomètres à l'heure. Il soutient plutôt que la directive administrative du SSIG prévoit que la limite de vitesse n'a pas à être respectée. Cette directive précise que tout membre du SSIG qui, dans l'exercice de ses fonctions, conduit un véhicule muni de gyrophares et d'avertisseurs sonores en fonction et que la situation l'exige, est exempt de l'article 328 (vitesse) du *Code de la sécurité routière*. Il mentionne que le personnel-cadre a rédigé cette directive et que cette directive est accessible à tous.

[110] M. Noël ajoute que si les pompiers devaient respecter la directive du maximum de 10 kilomètres à l'heure au-dessus de la limite permise, le critère de 10 pompiers en 10 minutes ne serait jamais respecté. Il ajoute n'avoir jamais observé la limite de vitesse lorsqu'il conduisait un véhicule du SSIG dans les cas d'urgence. Il indique que la vitesse est déterminée en fonction de l'information reçue et de la zone où se produit l'incident. Il souligne qu'il n'est pas possible d'aller au-delà de 105 kilomètres à l'heure avec un camion de pompier, car les véhicules sont équipés de limiteurs de vitesse. Il reconnait toutefois qu'il faut toujours conduire avec prudence.

[111] En contre-interrogatoire, M. Noël indique avoir reçu sa formation des Services d'incendie de la ville de Hull. Il précise qu'il n'a pas de DEC en technique de sécurité incendie et que cela n'était pas requis à l'époque où il a joint les Services d'incendie de la ville de Hull. M. Noël précise qu'il possède aussi une formation en techniques policières et qu'il a suivi un cours de droit à l'Université d'Ottawa.

[112] M. Noël indique ne pas avoir conduit de véhicule incendie depuis octobre 2009. Il admet qu'une mise à niveau lui serait nécessaire s'il devait à nouveau exercer ses fonctions. En revanche, souligne-t-il, le fait d'avoir été libéré depuis 2009 pour des fonctions syndicales, n'altère en rien ses connaissances du métier puisqu'il se rend dans les casernes de pompiers quasi tous les jours pour discuter avec ses collègues. Il peut aussi, avec l'accord de l'employeur, faire des quarts de travail sporadiques.

2. M. Steve Beaudin

[113] M. Steve Beaudin est un mécanicien classe 2 général pour la STO depuis 1999 et est vice-président du syndicat pour le secteur de l'entretien. M. Beaudin n'est pas libéré à temps plein pour ses tâches syndicales. Il estime exercer les tâches de mécanicien à mi-temps, le reste de la semaine est dévouée à ses responsabilités syndicales.

[114] M. Beaudin a une bonne connaissance de la circulation sur le territoire de Gatineau et il est familier avec l'effet d'entonnoir qui se crée sur le pont des Draveurs; cela fait partie de son quotidien. Il mentionne avoir également une bonne connaissance du trafic sur l'autoroute 50, jusqu'au boulevard Labrosse, puisque cela aussi fait partie de son quotidien. Il indique également que ses collègues lui ont fait part de problèmes de congestion, qui surviennent entre le chemin Pink et la rue du Prado, et du boulevard des Allumettières jusqu'à l'ouest du boulevard des Grives. Il serait moins familier avec la circulation sur la Route 307.

[115] M. Beaudin soutient qu'en cas de grève des services de transport de la STO, le syndicat estime qu'aucun service doit essentiellement être maintenu et qu'aucune personne ne sera mise en danger, et ce, tout en tenant compte de la congestion routière sur le territoire de Gatineau au cours des dernières années. Il soutient que si la demande de l'employeur était accueillie, cela aurait pour effet d'annuler le droit de grève du syndicat.

3. M. Félix Gendron

[116] M. Félix Gendron est un chauffeur d'autobus pour la STO depuis 1991 et il est président du syndicat depuis 2003, à l'exception d'une année. M. Gendron est libéré à plein temps pour vaquer à ses fonctions syndicales et n'a donc pas exercé ses fonctions de chauffeur depuis 2003.

[117] À titre de président, il siège à divers comités, y compris le comité opérationnel. Dans ce rôle, c'est lui qui avisera l'employeur que le temps alloué pour effectuer un déplacement est trop court lorsque la circulation est dense. Il ajoute que certains déplacements ou parcours ne sont pas effectués car l'employeur ne veut pas respecter les dispositions relatives au temps supplémentaire, qui sont prévues à la convention collective. Il mentionne que cela occasionne du stress pour les chauffeurs.

[118] M. Gendron indique aussi qu'il possède une bonne connaissance du trafic et des problèmes de congestion qui surviennent sur l'autoroute 50 jusqu'aux boulevards de la Vérendrye et Labrosse, mais également sur le pont Alonzo vers la Route 307. Il indique que les chauffeurs lui font part qu'il y a souvent du trafic, notamment sur le chemin Pink jusqu'à la rue du Prado et sur le chemin d'Aylmer. Il mentionne que six représentants syndicaux l'informent également sur les conditions routières, plus particulièrement celles de l'autoroute 50 et de la Route 307.

[119] M. Gendron témoigne que deux lignes d'autobus d'OC Transpo, soit les lignes 8 et 105, se rendent sur la rive québécoise à l'heure de pointe et que les usagers québécois peuvent utiliser leurs services pour se rendre à Ottawa. Il mentionne que les autobus de la ligne 8 sont en service sept jours par semaine et que les usagers peuvent prendre l'autobus à l'arrêt Promenade du Portage/Terrasses de la Chaudière au centre-ville de Hull à partir de 5 h 15 le matin, avec plusieurs autres heures de départ. Il en est de même pour les autobus de la ligne 105, souligne-t-il.

[120] M. Gendron reconnait en contre-interrogatoire qu'OC Transpo effectue, par l'entremise des lignes 8 et 105, environ 54 voyages aux heures de pointe, alors que la STO en effectue environ 250. Il reconnait également que les usagers qui prennent les autobus des lignes 8 et 105 d'OC Transpo doivent se rendre aux Terrasses de la Chaudière pour ce faire. Selon M. Gendron, s'il y avait une grève des services d'autobus, il y aurait davantage de covoiturage. Il admet que la circulation pourrait augmenter, mais il précise toutefois que les routes sont déjà très congestionnées du côté de Gatineau, bien qu'il n'y ait aucune grève présentement.

[121] M. Gendron précise que les chauffeurs de son unité de négociation ne sont pas assignés au transport adapté. Il indique aussi que les voies réservées peuvent être empruntées par les petits autobus pour le transport adapté.

[122] M. Gendron mentionne que les employés ont reçu une formation pour conduire des autobus sur le corridor Rapibus. En contre-interrogatoire, M. Gendron décrit le corridor Rapibus comme comportant une voie dans chaque direction, bordée d'un muret de ciment.

[123] M. Gendron termine son témoignage en indiquant qu'aucun service ne doit essentiellement être maintenu en cas de grève des chauffeurs et du personnel d'entretien et qu'il n'existe aucun danger pour la santé et la sécurité du public. Il ajoute que les services d'urgence, quels qu'ils soient, pourraient utiliser le corridor Rapibus en cas de grève mais pas les automobilistes.

IV. Plaidoiries

A. Employeur

[124] La STO est d'avis que ses services d'autobus constituent un service essentiel pour la population de l'Outaouais et se doivent d'être maintenus en cas de grève. Plus précisément, la STO demande le maintien des services réguliers et scolaires intégrés sur l'ensemble du

territoire desservi par la STO durant les plages horaires suivantes : de 6 h à 9 h (« plage horaire AM » ou « heure de pointe AM ») et de 14 h 30 à 18 h (« plage horaire PM » ou « heure de pointe PM ») du lundi au vendredi, ainsi que le maintien des services d'entretien des autobus pour assurer ces services. L'employeur soutient que cette demande représente 60 % des services réguliers de la STO.

[125] L'employeur ajoute qu'il y a des spécificités géographiques dans la région de l'Outaouais, qui sont particulièrement importantes et déterminantes en ce qui concerne la nécessité de maintenir des services essentiels en cas de grève des chauffeurs et du personnel d'entretien de la STO. L'employeur soutient que le territoire géographique desservi par la STO comporte des obstacles géographiques naturels, tels que la rivière Gatineau, la rivière des Outaouais et l'île de Hull, qui limitent ainsi la circulation routière. De ce fait, le réseau routier de Gatineau mène aux ponts interprovinciaux, ce qui crée un effet d'entonnoir.

[126] L'employeur affirme qu'en raison de ces particularités géographiques, une augmentation importante de véhicules sur les réseaux routiers à l'heure de pointe AM aurait des conséquences réelles sur le réseau routier et sur la congestion de ce réseau.

[127] Plus précisément, l'employeur estime que cette situation aurait des conséquences néfastes sur la santé et la sécurité de la population de l'Outaouais en raison de l'augmentation du niveau de stress, de la détérioration de la qualité de l'air, de l'augmentation des délais d'intervention du transport médical d'urgence pouvant mener à une perte de vie ou d'intégrité, et de l'augmentation des délais d'intervention des services incendie pouvant engendrer des pertes matérielles ou humaines.

[128] Selon l'employeur, afin de s'acquitter de son fardeau de preuve en la présente instance, un critère à deux volets doit être respecté. Il doit démontrer, d'une part, que la grève entrainerait une augmentation du nombre de véhicules sur le réseau routier et, d'autre part, que cette augmentation aurait une incidence négative sur les services d'urgence.

[129] L'employeur indique que l'augmentation du nombre de véhicules sur le réseau est confirmée par le témoignage expert de M. Hamaoui et par le rapport préparé par ce dernier. À l'aide d'un système de modélisation fondé notamment sur la base de données TRANS, il note que M. Hamaoui a indiqué qu'en l'absence de services de transport en commun, le nombre de véhicules augmenterait de plus de 14 000 véhicules. Il indique que cette situation mènerait à de plus longs temps de déplacement pour la population et que le réseau ne serait pas en mesure

d'absorber cette augmentation de véhicules dans un temps acceptable. À cet égard, l'employeur souligne également le témoignage de M. Martine, selon lequel cette augmentation aurait des conséquences néfastes sur les artères secondaires, primaires et locales, et qu'il n'y aurait pas suffisamment de stationnements pour satisfaire à la demande.

[130] Selon l'employeur, la preuve démontre que le maintien des services de transport à la STO est nécessaire pour prévenir des risques imminents et graves pour la sécurité et la santé du public.

[131] À cet égard, l'employeur souligne notamment le témoignage de M. Fortier, conseiller en sécurité incendie pour le Ministère de la Sécurité publique du Québec, qui a exprimé l'importance de la rapidité d'intervention des services incendie, du respect des normes d'intervention (c'est-à-dire le critère du « 10 pompiers en 10 minutes ») et des autres exigences prévues aux « Orientations du Ministre de la Sécurité publique en matière de sécurité incendie » afin de limiter les pertes de vie et les pertes matérielles. Il note également que cette position est partagée par le SSIG, dont le directeur adjoint a notamment indiqué dans le cadre de son témoignage que l'ajout de véhicules sur le réseau routier durant les heures de pointe aurait des conséquences négatives sur les délais d'intervention des pompiers de Gatineau, mais également de ceux d'Ottawa qui sont appelés en renfort à l'occasion.

[132] L'employeur s'appuie également sur le témoignage de D[r] Morissette, qui a expliqué que le CISSSO doit régulièrement transférer d'urgence des patients de la rive québécoise vers des hôpitaux d'Ottawa. L'employeur souligne que D[r] Morissette a indiqué que « chaque minute compte » pour ces transferts et que la perte d'intégrité physique ou mentale, voire la survie de chaque patient, en dépend.

[133] De plus, l'employeur soutient que le témoignage expert de D[r] Perron illustre les conséquences que pourrait avoir une interruption du transport en commun sur la santé publique de la population de l'Outaouais et, plus particulièrement, sur la qualité de l'air. Il note que cela pourrait entrainer des effets aigus et immédiats auprès des personnes qui ont déjà des problèmes de santé respiratoire et une augmentation drastique des traumas auprès de la population en général.

[134] Finalement, l'employeur soutient que le témoignage expert de D[r] Bouchard démontre qu'en l'absence de transport en commun, une certaine partie de la population, qui est plus

vulnérable aux situations stressantes et qui a accès à moins de ressources pour surmonter les obstacles, ferait face à une situation pouvant affecter leur santé mentale.

[135] L'employeur soutient que la nécessité de maintenir un niveau de service minimal, en l'espèce, n'est donc pas fondée sur les inconvénients que subiraient les utilisateurs des services de transport advenant une grève, mais plutôt sur l'incidence de celle-ci sur le public en général qui peut se trouver en situation de détresse ou de vulnérabilité.

[136] Selon l'employeur, il est particulièrement important de noter à cet égard les conséquences d'une interruption des services de transport sur le temps d'intervention des différents services liés à la sécurité et la santé du public, car il n'est pas possible de prévoir plus de temps pour se rendre à une urgence. L'employeur note que, par définition, une urgence est une situation qui n'est pas prévisible. Il ajoute que, dans des décisions antérieures, le Conseil a déjà reconnu que la conséquence n'a pas besoin d'être subie par les usagers des services offerts par la partie devant le Conseil, mais peut l'être par des usagers de services d'urgence.

[137] L'employeur note qu'il existe des services de transport au Québec qui ont été reconnus comme services essentiels.

[138] L'employeur affirme par ailleurs que les mesures d'atténuations potentielles, que le syndicat a proposées, soit l'usage du corridor Rapibus et des voies réservées par d'autres usagers de la route, ne pallieraient pas aux risques pouvant affecter la sécurité ou la santé du public. Il note que la STO ne contrôle pas l'utilisation des voies réservées et, qu'à tout événement, celles-ci deviendraient congestionnées par l'augmentation du nombre de véhicules sur la route. De plus, il mentionne que M. Martine a souligné dans son témoignage qu'il existe des risques de traumas et d'accidents liés à l'utilisation du corridor Rapibus et qu'il a exprimé beaucoup d'inquiétudes face à cette mesure d'atténuation. L'employeur soutient qu'il n'y a aucune mesure d'atténuation possible durant les heures de pointe.

[139] Contrairement aux propos du syndicat, l'employeur prétend qu'il n'est pas nécessaire de revisiter les critères énoncés par le Conseil, à la lumière de la décision de la Cour suprême du Canada (CSC) dans l'arrêt *Saskatchewan Federation of Labour* c. *Saskatchewan*, 2015 CSC 4; [2015] 1 R.C.S. 245, notant notamment que le paragraphe 87.4(8) du *Code* prévoit un mécanisme de règlement des différends.

[140] L'employeur distingue l'affaire *Ville d'Ottawa*, 2009 CCRI 447, de la présente affaire, en s'appuyant sur le fait que la demande en l'espèce est fondée sur le paragraphe 87.4(4) du *Code*

plutôt que sur le paragraphe 87.4(7), et porte sur les conséquences qu'aurait l'absence du maintien des services de transport en commun sur la santé et la sécurité du public en situation d'urgence, ce qui n'était pas le cas dans l'affaire *Ville d'Ottawa*, précitée. De plus, l'employeur note que les territoires desservis par la STO et OC Transpo ne sont pas les mêmes.

B. Le syndicat

[141] Le syndicat représente les chauffeurs d'autobus ainsi que le personnel d'entretien de la STO. Il affirme qu'il n'est pas nécessaire de maintenir un quelconque service afin de prévenir un risque imminent ou grave pour la sécurité ou la santé du public.

[142] Selon le syndicat, le droit d'association prévu à l'alinéa 2d) de la *Charte canadienne des droits et libertés* s'applique au présent litige, conformément à la décision de la CSC dans l'arrêt *Saskatchewan Federation of Labour* c. *Saskatchewan*, précité. Le syndicat soutient que cet arrêt a modifié les règles qui s'appliquent lorsqu'il y a un décret lié aux services à maintenir. Il estime que le Conseil doit revoir sa jurisprudence, les critères qu'il a établis et la preuve au dossier d'une façon différente pour donner la priorité au droit d'association sur la protection de la santé et de la sécurité du public. Il précise que cette protection devrait être évaluée de façon très restrictive. De façon subsidiaire, le syndicat indique que la *Déclaration canadienne des droits*, SC 1960, c 44, pourrait s'appliquer en l'espèce.

[143] Le syndicat affirme que, conformément au *Code*, un employeur doit démontrer au moyen de preuves concrètes qu'il existe un risque et doit prouver que ce risque est, d'une part, imminent et, d'autre part, grave. Il note qu'il doit y avoir un lien causal entre la grève et le risque imminent et grave, et qu'il ne suffit pas pour l'employeur de faire de simples affirmations, sans en exposer les fondements ou en s'appuyant uniquement sur des hypothèses.

[144] Le syndicat soutient que l'employeur ne s'est pas acquitté du fardeau de la preuve qui lui était imposé, et qui visait à démontrer qu'une grève sans le maintien de certaines activités à la STO causerait un risque imminent et grave pour la santé ou la sécurité du public.

[145] Le syndicat prétend qu'aucun service d'entretien ne devrait être maintenu en cas de grève, car la STO n'a présenté aucune preuve et aucun témoin sur cette question.

[146] En ce qui concerne les chauffeurs, le syndicat note d'emblée que l'employeur demande le maintien de la totalité des services requis pour les plages horaires AM et PM, alors qu'il s'agit

des deux périodes les plus importantes pour les chauffeurs. Le syndicat soutient que cette demande saperait complètement son droit de grève.

[147] Par ailleurs, le syndicat soutient que l'employeur n'a pas démontré qu'il y aurait une augmentation du temps de déplacement des services ambulanciers et incendie en cas de grève.

[148] Plus particulièrement, le syndicat soulève plusieurs inquiétudes relativement au rapport de M. Hamaoui, notamment sur la population sondée, la date à laquelle la collecte des données a été effectuée, les éléments qui n'ont pas été pris en compte dans le rapport ainsi que l'absence de constat sur la plage horaire PM, car les habitudes de vie de la population sont trop fluctuantes. Le syndicat souligne en outre que M. Hamaoui a reconnu que les services de transport par ambulance n'ont pas été pris en considération dans la collecte de données tirées de Google et soutient qu'une ambulance ne se déplacerait pas à la même vitesse que le reste de la population dans la congestion routière. De plus, le syndicat note que l'incidence qu'aurait la grève, tant sur la densité de la circulation que sur la capacité des routes, est minime puisque seules quelques-unes des 80 cotes ont changé et sont passées d'un niveau acceptable à un niveau inacceptable, soit de « E » à « F » selon le modèle de M. Hamaoui. Le syndicat note qu'à l'heure actuelle, plusieurs cotes se situent déjà à un niveau inacceptable, soit à « F ». Ainsi, selon le syndicat, l'employeur n'a pas démontré qu'il existe un danger en l'espèce.

[149] De façon subsidiaire, le syndicat soutient que l'employeur n'a pas prouvé qu'il existe un risque imminent ou grave pour la santé ou la sécurité du public. Le syndicat affirme que le témoignage de D[r] Morissette démontre que les transferts urgents vers Ottawa sont uniquement effectués après que la condition du patient a été stabilisée dans le centre hospitalier le plus près, et que l'équipe effectuant le transfert est habituellement composée d'un médecin et d'une infirmière. De plus, le syndicat souligne que D[r] Morissette n'a pas été en mesure d'affirmer s'il y avait eu perte de vie ou perte d'intégrité, en raison de la congestion routière actuelle, pour les patients transférés de façon urgente vers les hôpitaux d'Ottawa durant les trois dernières années et pour lesquelles il détient des statistiques. Le syndicat note en outre que le gouvernement n'a pas cru bon d'imposer de mesures précises visant à remédier à la congestion routière actuelle.

[150] Le syndicat note également que la STO a une entente avec les services ambulanciers leur permettant d'utiliser le corridor Rapibus. Il soutient qu'en cas de grève, les services incendie et ambulanciers pourraient utiliser le corridor Rapibus et pourraient en fait se rendre plus

rapidement à destination qu'à l'heure actuelle, puisqu'il n'y aurait aucun autobus sur cette voie. Ainsi, selon le syndicat, la situation serait « améliorée » en cas de grève.

[151] Le syndicat soutient que les études portant sur l'augmentation de la pollution et démontrant son incidence sur la santé publique, qui ont fait partie du témoignage de Dr Perron, ne sont pas pertinentes au présent débat et ne devraient pas être prises en considération par le Conseil. Le syndicat soutient que le témoignage de Dr Perron ne démontre aucun lien causal entre l'interruption des services de transport à la STO et une atteinte grave et imminente à la santé publique. Il indique que Dr Perron fait certaines affirmations concernant l'incidence qu'aurait une interruption des services de transport de la STO, sans preuve concrète et sans situer cette incidence dans le temps. De plus, le syndicat souligne que Dr Perron n'a pas mentionné de niveau ou de norme qui devraient être imposées pour empêcher que la pollution n'augmente.

[152] Dans le même ordre d'idées, le syndicat prétend que le témoignage de Dr Bouchard ainsi que le rapport qu'il a rédigé, contiennent certaines affirmations qui ne sont pas appuyées par les justifications nécessaires. Le syndicat note que Dr Bouchard a indiqué qu'un des éléments importants liés à l'augmentation du niveau de stress est l'imprévisibilité et qu'il a reconnu qu'un préavis de grève de 72 heures pourrait diminuer le niveau de stress de la population en cas de grève. De plus, le syndicat note que Dr Bouchard n'a pas été en mesure d'expliquer pourquoi il y aurait une augmentation du stress si une route est déjà congestionnée et devient simplement plus congestionnée.

[153] Le syndicat soutient que le Schéma de couverture de risques en incendie est un objectif et non une obligation réglementaire. Il souligne que M. Lachapelle a indiqué qu'à présent, la plupart des casernes ne sont pas munies de 10 pompiers, tel que le prévoit le Schéma de couverture de risques en incendie de la ville de Gatineau. Par conséquent, il soutient que cette situation affecte déjà les probabilités que le critère du « 10 pompiers en 10 minutes » soit respecté. Le syndicat prétend que les affirmations de M. Lachapelle selon lesquelles l'interruption de services de transport va augmenter le temps d'intervention du SSIG et que les feux de préemption ne contribuent pas à diminuer le temps d'intervention des pompiers sont sans fondement.

[154] Selon le syndicat, la preuve démontre que la seule mesure de représailles imposée par suite du non-respect du schéma est un avertissement d'un représentant gouvernemental. De plus, il note que la ville de Gatineau est considérée comme un leader dans le domaine, malgré

l'état du réseau routier. Le syndicat soulève également qu'il est douteux que M. Lachapelle n'ait pas été au courant que la directive du SSIG permette aux pompiers de conduire plus de 10 kilomètres à l'heure au-delà de la vitesse maximale.

[155] Le syndicat souligne que M. Beaudin a témoigné qu'OC Transpo offre présentement des services d'autobus entre Gatineau et Ottawa, y compris durant les heures de pointe.

[156] Le syndicat soutient que la jurisprudence québécoise portant sur les services essentiels ne s'applique pas en l'espèce, en raison du libellé qui diffère entre les lois du travail du Québec et du Canada.

V. Analyse et décision

[157] Le régime des services dits essentiels, y compris le pouvoir du Conseil de trancher dans quelles circonstances certaines activités doivent être maintenues lors d'une grève ou d'un lock-out, est prévu à l'article 87.4 du *Code*. Celui-ci est libellé comme suit :

> **87.4 (1)** Au cours d'une grève ou d'un lock-out non interdits par la présente partie, l'employeur, le syndicat et les employés de l'unité de négociation sont tenus de maintenir certaines activités — prestation de services, fonctionnement d'installations ou production d'articles — dans la mesure nécessaire pour prévenir des risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public.
>
> **(2)** L'employeur ou le syndicat peut, au plus tard le quinzième jour suivant la remise de l'avis de négociation collective, transmettre à l'autre partie un avis pour l'informer des activités dont il estime le maintien nécessaire pour se conformer au paragraphe (1) en cas de grève ou de lock-out et du nombre approximatif d'employés de l'unité de négociation nécessaire au maintien de ces activités.
>
> **(3)** Si, après remise de l'avis mentionné au paragraphe (2), les parties s'entendent sur la façon de se conformer au paragraphe (1), l'une ou l'autre partie peut déposer une copie de l'entente auprès du Conseil. L'entente, une fois déposée, est assimilée à une ordonnance du Conseil.
>
> **(4)** Si, après remise de l'avis mentionné au paragraphe (2), les parties ne s'entendent pas sur la façon de se conformer au paragraphe (1), le Conseil, sur demande de l'une ou l'autre partie présentée au plus tard le quinzième jour suivant l'envoi de l'avis de différend, tranche toute question liée à l'application du paragraphe (1).
>
> **(5)** En tout temps après la remise de l'avis de différend, le ministre peut renvoyer au Conseil toute question portant sur l'application du paragraphe (1) ou sur la capacité de toute entente conclue par les parties de satisfaire aux exigences de ce paragraphe.
>
> **(6)** Saisi d'une demande présentée en vertu du paragraphe (4) ou d'un renvoi en vertu du paragraphe (5), le Conseil, s'il est d'avis qu'une grève ou un lock-out pourrait constituer un risque imminent et grave pour la sécurité ou la santé du public, peut — après avoir accordé aux parties la possibilité de s'entendre — rendre une ordonnance :

> **a)** désignant les activités dont il estime le maintien nécessaire en vue de prévenir ce risque;
>
> **b)** précisant de quelle manière et dans quelle mesure l'employeur, le syndicat et les employés membres de l'unité de négociation doivent maintenir ces activités;
>
> **c)** prévoyant la prise de toute mesure qu'il estime indiquée à l'application du présent article.
>
> **(7)** Sur demande présentée par le syndicat ou l'employeur, ou sur renvoi fait par le ministre, au cours d'une grève ou d'un lock-out non interdits par la présente partie, le Conseil peut, s'il estime que les circonstances le justifient, réexaminer et confirmer, modifier ou annuler une entente, une décision ou une ordonnance visées au présent article. Le Conseil peut en outre rendre les ordonnances qu'il juge indiquées dans les circonstances.
>
> **(8)** Sur demande présentée par le syndicat ou l'employeur, le Conseil, s'il est convaincu que le niveau d'activité à maintenir est tel qu'il rend inefficace le recours à la grève ou au lock-out, peut, pour permettre le règlement du différend, ordonner l'application d'une méthode exécutoire de règlement des questions qui font toujours l'objet d'un différend.

[158] Dans *Aéroports de Montréal*, 1999 CCRI 23, soit la première décision du Conseil qui a interprété les nouvelles dispositions du régime entré en vigueur le 1er janvier 1999, le Conseil décrit clairement son rôle et circonscrit les paramètres pour déterminer la nature des services jugés essentiels à maintenir en cas de grève ou de lock-out, dans ces termes :

> [16] L'ensemble des dispositions de l'article 87.4 instaure un régime qui permet de garantir que les services jugés essentiels à la sécurité ou à la santé du public seront maintenus pendant un arrêt de travail. Le *Code* n'élabore pas un cadre de services essentiels, mais laisse au Conseil le soin de se prononcer à ce sujet, y compris le pouvoir de rendre une ordonnance. Le Conseil n'intervient que si les parties n'arrivent pas à s'entendre ou si leur entente se révèle insatisfaisante. Donc, même si le droit de grève est assorti aux négociations collectives, le législateur a prévu qu'on ne peut faire fi à la protection de la sécurité et à la santé du public.
>
> ...
>
> [21] ... Le Conseil est donc chargé de déterminer, selon les circonstances particulières de chaque affaire, les services essentiels à la sécurité et à la santé du public en cas d'arrêt de travail. Son critère essentiel est le suivant: « dans la mesure nécessaire pour **prévenir** des **risques imminents et graves** pour la **sécurité ou la santé du public** » (c'est nous qui soulignons).

[159] Ainsi, l'article 87.4 du *Code* vise expressément à prévenir des risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public. Cette disposition n'autorise pas le Conseil à trancher d'autres questions d'intérêt public sur lesquelles un conflit de travail pourrait avoir une incidence (*Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada*, 2005 CCRI 314).

[160] Le Conseil tient compte de la double responsabilité qui lui incombe lorsqu'une question ayant trait au maintien de certaines activités lui est soumise en vertu de l'article 87.4 du *Code*. Il doit se préoccuper du droit du public d'être protégé contre un risque pour sa sécurité ou sa santé, tout en gardant à l'esprit le libellé du préambule du *Code*, qui fait état de l'engagement du Parlement du Canada à l'égard de la pratique des libres négociations collectives.

[161] Le syndicat soutient que le Conseil devrait réévaluer cet exercice d'équilibre et sa jurisprudence en priorisant la négociation collective, à la lumière de la reconnaissance constitutionnelle donnée au droit de grève dans l'arrêt *Saskatchewan Federation of Labour* c. *Saskatchewan*, précité.

[162] Or, le Conseil est d'avis qu'il n'est pas nécessaire de remettre en cause cette analyse, car l'intention législative et le but du régime des services à maintenir en vertu du *Code* reflètent précisément l'importance et la nécessité de protéger le droit de grève. À cet égard, le Conseil a dit ceci dans *NAV CANADA*, 2002 CCRI 168 :

> [227] ... Toute restriction apportée au droit de grève, même si c'est pour des motifs de santé ou de sécurité, doit tout de même respecter l'importance que ce droit revêt au regard du *Code*. La liberté de négocier collectivement est gravement compromise si les employés ne peuvent pas exercer leur droit de grève pour faire contrepoids à la puissance économique de l'employeur...
>
> [228] **Le Conseil estime en conséquence que toute restriction imposée au droit de grève doit être cantonnée dans les limites de ce qui est strictement nécessaire pour protéger en toute prudence la santé ou la sécurité du public**. Donc, si le Conseil est persuadé que le risque ou le danger n'est ni « imminent » ni « grave », ou si le fonctionnement des installations, production d'articles ou prestation de services peuvent être réduits, ou ne sont pas raisonnablement nécessaires à la sécurité ou la santé du public, ou pour prévenir un risque imminent et grave, le Conseil devrait décider que le maintien de tels services ne doit pas être exigé.
>
> (c'est nous qui soulignons)

[163] Dans la même veine, dans *Fredericton International Airport Authority inc.*, 2012 CCRI 641, le Conseil a reconnu l'importance qu'il faut accorder à la négociation collective. Dans cette affaire, le Conseil devait déterminer s'il allait exercer son pouvoir d'ordonner une méthode exécutoire de règlement en vertu du paragraphe 87.4(8) du *Code* :

> [11] **Le préambule du *Code* expose les principes et les valeurs qui sous-tendent toutes ses dispositions. Il témoigne en particulier de la préférence du Parlement pour les négociations collectives comme moyen privilégié pour la résolution des différends. Lorsqu'il est saisi d'une demande présentée en vertu de l'article 87.4, le Conseil doit s'employer à appliquer et à interpréter le *Code* de manière à faciliter la réalisation des**

objectifs de celui-ci (*Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada*, 2005 CCRI 314).

[12] Le paragraphe 87.4(8) du *Code* prévoit une exception, applicable dans certaines circonstances, à cet engagement à l'égard de la pratique des libres négociations collectives (voir *Ville d'Ottawa*, 2009 CCRI 447). Selon le Conseil, les dispositions de cette nature, qui privent les parties de droits qui leur sont conférés par la loi, doivent être interprétées soigneusement et de manière restrictive.

[13] À première vue, on pourrait estimer raisonnable la conclusion selon laquelle un arrêt de travail qui ne touche actuellement que 5 des 17 employés actifs de l'unité de négociation pourrait n'avoir qu'une faible incidence sur les activités de l'employeur. Cependant, dans la présente affaire, le syndicat conteste vivement l'inefficacité de la grève entreprise par les membres de l'unité de négociation de l'aéroport de Fredericton, et il affirme qu'à son avis, le conflit de travail peut être réglé par des négociations sérieuses. Que l'opinion du syndicat soit fondée ou non, le Conseil agirait à l'encontre de l'esprit du *Code*, dans ces circonstances, en rendant impossible ou en entravant la négociation d'un règlement. **Lorsqu'il soupèse les droits conférés aux parties et les obligations qui leur incombent aux termes du *Code*, le Conseil doit, dans la mesure du possible, permettre aux employés ainsi qu'à leurs employeurs d'exercer leur droit de participer à des négociations collectives libres et de prendre les sanctions économiques dont ils disposent pour appuyer leurs demandes respectives. Il y a donc une forte présomption en faveur de la négociation collective, et des éléments de preuve convaincants sont nécessaires pour persuader le Conseil de suspendre ces droits.**

(c'est nous qui soulignons)

[164] À la lumière des décisions précitées, toute restriction au droit de grève doit se limiter à ce qui est strictement nécessaire et uniquement pour assurer la santé et la sécurité du public. De plus, le fardeau de la preuve repose sur la partie qui demande que certaines activités soient maintenues malgré une grève ou un lock-out, soit l'employeur en la présente instance.

[165] Dans le cadre de la présente affaire, la preuve de l'employeur est de deux ordres. Premièrement, il estime qu'en l'absence des services des employés en cause, le temps de déplacement des services ambulanciers et incendie sera affecté au point de mettre en danger la santé et la sécurité du public. Deuxièmement, il soutient qu'en l'absence de transport en commun, il y aurait des conséquences sur la santé psychologique et physique de la population en raison d'une augmentation du stress et de la détérioration de la qualité de l'air. L'employeur a fait entendre trois experts au soutien de sa preuve.

[166] Le premier expert entendu était M. Hamaoui. Son rapport déposé en preuve indique qu'une interruption des services de transport de la STO provoquerait des augmentations importantes au débit de la circulation, notamment sur les lignes écrans de la rivière des Outaouais et de la rivière Gatineau. Selon son rapport, cela mènerait à une détérioration du service sur les axes franchissant les lignes écrans aux heures de pointe, pour atteindre des

niveaux inacceptables. Il y aurait une augmentation de plus de 6 800 véhicules qui traverseraient la rivière des Outaouais, soit une augmentation de 29 %, et une augmentation de plus de 5 800 véhicules qui traverseraient la rivière Gatineau en direction de Hull, soit une augmentation de 32 %. Selon le rapport, les temps de déplacement pour l'heure de pointe du matin pourraient doubler et même quadrupler par endroit au franchissement des lignes écrans en cas d'interruption des services de la STO. Le rapport estime que le temps de déplacement entre l'Hôpital de Hull et le Campus Civic de l'Hôpital d'Ottawa pourrait atteindre plus d'une heure alors qu'il varie normalement entre 18 et 36 minutes.

[167] Selon le témoignage de l'expert, les voies réservées ainsi que le nombre d'usagers qui pourraient utiliser le covoiturage ont été pris en compte dans le cadre du modèle TRANS utilisé aux fins de son rapport.

[168] Le syndicat soulève plusieurs inquiétudes relativement aux données prises en compte par M. Hamaoui dans le cadre de son rapport. Il insiste pour dire que M. Hamaoui a reconnu, dans son témoignage, que ni le transport par ambulance ni le nombre de personnes qui seraient en mesure d'effectuer du télétravail en présence d'une grève n'ont été pris en considération dans la collecte de données. Le syndicat estime que l'employeur ne s'est pas acquitté du fardeau de la preuve qui lui incombe, soit celui de convaincre le Conseil de maintenir les services de transport de la STO aux heures de pointe, du lundi au vendredi inclusivement.

[169] Selon le Conseil, il n'est pas nécessaire d'être devin pour reconnaître qu'une interruption des services de transport en commun aura un effet certain sur les temps de déplacement des automobilistes et un effet non négligeable sur la circulation, comme l'a d'ailleurs affirmé M. Martine, ingénieur et responsable de la circulation et de la sécurité routière pour la ville de Gatineau. Une augmentation soudaine de plus de 5 000 véhicules, qui traverseraient la rivière des Outaouais ou la rivière Gatineau aux heures de pointe ne peut qu'alourdir voire même empirer la congestion, qui fait partie du quotidien actuel et qui est reconnue comme telle par plusieurs témoins des parties en cause.

[170] Néanmoins, et malgré une augmentation importante du débit de la circulation, telle que le démontre l'étude de M. Hamaoui, cela convainc-t-il le Conseil qu'il faille maintenir les services de la STO aux heures de pointe pour prévenir des risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public?

[171] Dans l'affaire *NAV CANADA*, précitée, le Conseil a suivi les consignes suivantes lorsqu'il s'est penché sur le niveau de restriction à imposer au droit de grève :

> [229] Il y a donc lieu de se pencher sur le niveau de restriction qu'il est nécessaire d'imposer au « droit de grève » tel que prévu dans le *Code*. D'abord, à lire l'article 87.4 dans son ensemble, il est clair que c'est à la fois l'employeur et le syndicat qui sont tenus de maintenir la prestation de service et le fonctionnement des installations. C'est une obligation qui leur incombe à tous les deux. Il y a également lieu de se pencher sur le sens du mot « prévenir ». Il n'est pas nécessaire que le danger soit immédiat. Il suffit que les services ou les installations en question soient nécessaires pour « prévenir » un danger imminent et grave. Il n'est pas nécessaire, donc, que l'incident, l'accident ou la tragédie soit appréhendé. S'il y a un danger imminent et grave, il faut le prévenir. En effet, c'est le risque qui doit être prévenu, et non pas l'incident lui-même.
>
> [230] Les seuls services dont la continuité doive être assurée sont les services nécessaires pour prévenir des risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public. À l'inverse, si une interruption de service créait un risque imminent et grave qu'on ne pourrait pas prévenir, les services en question devraient être maintenus. Compte tenu du membre de phrase « ... dans la mesure nécessaire... », il peut y avoir une interruption partielle de service dans la mesure où le maintien partiel des services en question suffit à prévenir le risque. De telles considérations se rapportent à divers concepts applicables à des dispositions analogues dans d'autres affaires survenues dans le passé. L'idée qu'un employeur ne devrait pas pouvoir continuer « comme si de rien n'était » a souvent été avancée. Ce qu'on entend par cela c'est que le droit de grève se verrait vider de tout son sens si la notion de risque pour le public était interprétée de manière si restrictive qu'en fait l'employeur pouvait continuer comme si de rien n'était. Or, ce qu'il faut comprendre de l'article 87.4 c'est qu'il est possible de continuer comme si de rien n'était seulement dans la mesure où le maintien normal de cette activité est nécessaire pour protéger la sécurité ou la santé du public contre un risque imminent et grave.

[172] Il n'est pas nécessaire que le danger soit immédiat ou que l'incident ou la tragédie soit appréhendé, précise le Conseil. C'est le risque qui doit être prévenu et non pas l'incident lui-même. Or, dans l'affaire sous étude, la preuve de l'employeur montre-t-elle qu'il faut protéger la sécurité ou la santé du public contre un risque imminent et grave? Le Conseil n'en est pas convaincu.

[173] Le Conseil estime, à la lumière de la preuve avancée, qu'il n'y pas de corrélation directe entre une augmentation de la congestion routière – causée par une grève des employés des services de transport en commun de la STO – et la santé ou la sécurité du public au point où il faut la protéger contre un risque imminent et grave. En d'autres termes, le Conseil est d'avis que l'employeur n'a pas rempli le fardeau de preuve qui lui incombait, soit de démontrer qu'une grève sans service essentiel causerait un danger imminent et grave à la santé et à la sécurité du public pour les motifs exposés ci-après.

A. Conséquences d'une grève sur les services incendie et ambulanciers

[174] Comme il a été amplement démontré, la situation actuelle qui prévaut aux heures de pointe dans la région de Gatineau montre déjà que la congestion routière pose un problème aux abords des lignes écrans de la rivière des Outaouais et de la rivière Gatineau.

[175] Or, aucune preuve n'établit que les services ambulanciers aient eu qu'elle que difficulté que ce soit pour effectuer les transferts urgents, comme ceux qui ont été mentionnés par Dr Morissette, entre Gatineau et les hôpitaux situés dans la région de la capitale nationale. Dr Morissette n'était pas non plus en mesure d'affirmer s'il y avait eu perte de vie ou perte d'intégrité due à la congestion routière actuelle pour les patients transférés en situation d'urgence dans les hôpitaux d'Ottawa au cours des trois dernières années.

[176] De plus, quoique le rapport de M. Hamaoui démontre que l'absence des services de la STO occasionnerait une augmentation du flux de circulation et, par le fait même, une augmentation du temps de déplacement des automobilistes, la preuve n'est pas concluante en ce qui concerne le temps de déplacement des services ambulanciers. M. Hamaoui a reconnu qu'aucune distinction n'a été faite dans son analyse quant au type de véhicule. M. Hamaoui a d'ailleurs admis, en contre-interrogatoire, qu'il est difficile de prévoir le temps de déplacement des ambulances, car les données sur lesquelles repose son rapport ne tiennent pas compte du fait que les ambulances sont en mesure de se frayer un chemin. La preuve démontre aussi que la STO a une entente avec les services ambulanciers, qui leur permet d'utiliser le pont Noir et le corridor Rapibus pour se diriger vers le centre-ville d'Ottawa et le secteur de Hull, ce qui n'a pas été pris en compte dans l'analyse.

[177] Le Conseil ne peut, en de telles circonstances, conclure que le temps de déplacement entre les hôpitaux de Gatineau et d'Ottawa pourrait augmenter de façon significative, si une grève était déclenchée par le syndicat, au point de mettre en danger la santé et la sécurité du public.

[178] Quant aux services incendie, le témoignage de M. Noël, président du Syndicat des pompiers et pompières de Gatineau, révèle que les pompiers ont l'habitude de la congestion routière et qu'elle fait partie de leur quotidien. Il précise qu'il leur est toujours possible de se frayer un chemin et de trouver une façon alternative pour se rendre à un lieu donné. De plus, la preuve a démontré que la ville de Gatineau est munie d'un système de feux de préemption,

qui permettent aux pompiers d'activer les feux verts et de rendre leurs interventions plus efficaces.

[179] Le Conseil reconnait que le Ministère de la Sécurité publique du Québec a établi certaines normes en matière de délai d'intervention et du nombre de pompiers requis pour une intervention, dans le but de limiter les pertes matérielles et humaines. Cela dit, M. Noël a indiqué que ces normes, qui ne sont pas de nature règlementaire, sont plutôt des objectifs et que celles-ci ne sont pas toujours respectées, notamment en raison du nombre de pompiers par caserne. De plus, M. Fortier, conseiller en sécurité incendie pour le Ministère de la Sécurité publique du Québec, a déclaré que la ville de Gatineau est un leader en termes de rapidité d'intervention.

[180] Le syndicat a mentionné qu'en cas de grève, les services incendie, comme c'est le cas présentement pour les services ambulanciers, pourraient utiliser le corridor Rapibus et pourraient donc se rendre plus rapidement à destination qu'à l'heure actuelle puisqu'il n'y aurait aucun autobus dans ledit corridor.

[181] Pour le Conseil, cette avenue est certes non négligeable et constitue une piste de solution que les autorités de la STO devraient envisager si le syndicat déclenchait une grève.

[182] À la lumière de la preuve, le Conseil n'est pas convaincu qu'en cas de grève déclenchée par les chauffeurs d'autobus et le personnel d'entretien de la STO, les services ambulanciers et incendie changeraient de manière à ce qu'il soit nécessaire de prévenir un risque imminent et grave à la santé ou la sécurité du public.

B. Conséquences d'une grève sur la santé et la sécurité de la population de l'Outaouais

[183] La STO soutient qu'en l'absence de transport en commun, il en résulterait des conséquences sur la santé physique et psychologique de la population, en raison de la détérioration de la qualité de l'air et de l'augmentation du niveau de stress pour les personnes incommodées par la grève. La STO s'appuie sur les témoignages des deux experts, D[r] Perron et D[r] Bouchard. Les témoignages de ces deux experts ne convainquent pas plus le Conseil qu'on doive prévenir des risques imminents et graves pour la santé ou la sécurité du public, advenant que les services de transport de la STO soient interrompus en raison d'une grève, pour les raisons indiquées ci-après.

[184] En ce qui concerne l'incidence sur la santé physique, D[r] Perron a commenté, dans le cadre de son témoignage, plusieurs études scientifiques dont celle d'Environnement Canada traitant des conséquences de la grève des transports en commun survenue à Ottawa en 2008-2009 sur la qualité de l'air. Cette étude démontre qu'un nombre plus élevé de voitures sur les routes a mené à une augmentation de la quantité de combustibles dans l'environnement. D[r] Perron a également commenté certaines études scientifiques démontrant un lien entre la pollution liée au trafic et certains effets nocifs sur la santé, y compris des problèmes cardiovasculaires et d'asthme. Il note que des effets aigus peuvent se manifester chez les gens qui ont déjà des problèmes de santé. Selon D[r] Perron, la détérioration de la qualité de l'air est susceptible de causer des effets nocifs sur la santé physique à court et à long terme.

[185] Néanmoins, D[r] Perron n'a fourni aucune statistique relativement au nombre de personnes affectées par la grève des transports en commun survenue en 2008-2009 à Ottawa, ou à la nature de leur condition. De plus, en contre-interrogatoire, D[r] Perron n'a pas été en mesure d'identifier combien de personnes avaient consulté un médecin pour des problèmes liés à la qualité de l'air lors de ladite grève de 2008-2009. Bien que D[r] Perron ait indiqué que les effets de la qualité de l'air sur la santé soient universels, il a par ailleurs affirmé qu'il n'y a pas de seuil en vertu duquel on puisse affirmer que la santé n'est pas affectée. Il n'a également pas identifié de seuil qu'il serait nécessaire de maintenir pour éviter de telles conséquences.

[186] Le Conseil ne remet pas en cause les études scientifiques commentées par D[r] Perron, lesquelles démontrent que dans le cadre d'une interruption des services de transport en commun, il y aurait une incidence négative sur la qualité de l'air et que cette situation serait susceptible de causer des effets nocifs, à court et à long terme, sur la santé d'une certaine partie de la population de l'Outaouais. Toutefois, D[r] Perron n'a pas présenté de données démontrant ce que serait le niveau du risque sur la santé de la population s'il y avait une détérioration de la qualité de l'air en raison d'une interruption des services de la STO, ni n'a fourni de seuil auquel il faudrait se conformer pour éviter cet effet potentiel.

[187] En ce qui a trait aux conséquences d'une grève sur la santé mentale de la population, D[r] Bouchard a quant à lui déclaré qu'une absence des services de transport de la STO mènerait vraisemblablement à une augmentation de la durée des déplacements, de la congestion routière et de l'imprévisibilité et à un sentiment de perte de contrôle causant un stress accru pour l'ensemble de la population. Au soutien de sa déclaration, D[r] Bouchard a pris en compte

le rapport du témoin-expert, M. Hamaoui, lequel laisse présager une augmentation de 18 à 182 % des temps de déplacement en voiture, advenant une grève à la STO.

[188] Selon Dr Bouchard, une telle situation aura une incidence négative sur la santé psychologique de l'ensemble de la population en raison du stress engendré et, les effets seront encore plus marqués chez certaines personnes plus vulnérables. Il estime qu'il y aurait une augmentation de la détresse psychologique chez 3 à 7 % des résidents de l'Outaouais, ce qui correspond à entre 3 000 et 7 000 résidents.

[189] Ceci étant dit, le Conseil n'est pas convaincu que la preuve qui lui a été présentée montre que l'interruption des services de transport poserait un risque grave et imminent lié à la santé psychologique chez la population outaouaise. Bien que les études citées dans le rapport de Dr Bouchard démontrent qu'un stress accru serait subi par la population advenant une grève des services de transport en commun, Dr Bouchard n'a pas fourni de données, ni sur le niveau de stress additionnel ou de détresse psychologique que pourrait subir la population, ni sur les conséquences de cette interruption pour une période donnée. Il a également reconnu en contre-interrogatoire que le fait de donner un préavis en cas de grève pourrait diminuer le niveau d'imprévisibilité chez la population touchée.

[190] Enfin, les études citées dans le rapport de Dr Bouchard ne tiennent pas compte du fait que le système routier de l'Outaouais est déjà congestionné, en raison de projets de construction, et que son rapport ne traite donc pas de l'incidence potentielle de cette situation sur les résultats. Dr Bouchard s'est également fié à la méthodologie utilisée par le témoin-expert Hamaoui, qui ne tenait pas compte du nombre de personnes qui seraient en mesure d'effectuer du télétravail en cas d'interruption des services de transport en commun.

[191] Par conséquent, le Conseil n'est pas convaincu, à la lumière de la preuve présentée, qu'une interruption des services de transport en commun à la STO provoquerait un risque imminent et grave à la santé psychologique et physique du public.

[192] Certes, la population de l'Outaouais subira des désagréments et des inconvénients si le syndicat et ses membres déclenchaient une grève interrompant les services de transport en commun à la STO. Cela exigera, pour les usagers qui comptent sur la régularité du service de transport en commun de se réorganiser, soit d'emprunter un autre mode de transport comme le covoiturage, d'utiliser les autobus d'OC Transpo aux heures de pointe ou d'opter pour le télétravail si cela s'avère possible.

[193] Le Conseil rappelle que le droit de grève est protégé par le *Code*, au même titre que le droit au lockout. Ces droits sont exercés par une partie engagée dans un conflit de travail pour exercer des pressions économiques sur la partie adverse et l'inciter à conclure une convention collective. Le fait de maintenir, comme le souhaite l'employeur, les services de transport en commun dans leur intégralité aux heures de pointe, du lundi au vendredi, sans une preuve directe et convaincante que ce niveau de service répond aux exigences de l'article 87.4 du *Code*, rendrait inefficace l'exercice du droit de grève en la présente instance.

VI. Conclusion

[194] Bien que le Conseil rejette la demande de l'employeur, il tient à rappeler qu'en tout temps, si les circonstances le justifient, la ministre, l'employeur ou le syndicat peut présenter une nouvelle demande au Conseil en vertu du paragraphe 87.4(7) du *Code*, afin de faire réexaminer, confirmer, modifier ou annuler une décision.

[195] Il s'agit d'une décision unanime du Conseil.

Louise Fecteau
Vice-présidente

André Lecavalier
Membre

Gaétan Ménard
Membre